

**Nr 114.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt understöd till viss skärgårdstrafik.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 80) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1953/54 beräkna ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

Sedermåra har Kungl. Maj:t i propositionen nr 136, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 mars 1953, dels berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av ett av föredragande departementschefen tillstyrkt förslag om fortsatt stöd till båtlinjetrafiken på bohuskusten, dels ock föreslagit riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1953/54 under sjätte huvudtiteln till Understöd åt skärgårdsrederier anvisa ett reservationsanslag av 435 000 kronor.

I propositionen 1952:163 redovisades de sedermera av riksdagen godkända åtgärder, som ansågos böra vidtagas från det allmännas sida för att tillförsäkra stockholmsområdet fortsatt båtlinjetrafik under den tid, som bedömdes erforderlig för att genomföra ett av 1949 års skärgårdstrafikkommission föreslaget vägupprustningsprogram i skärgården. Den fortsatta subventioneringen av den av Marstrands rederi aktiebolag uppehållna kustlinjetrafiken i Bohuslän upptogs även till behandling, i samband varmed föredragande departementschefen anmålde sin avsikt att hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en särskild utredningsman med uppgift att pröva om icke ifrågavarande trafikbehov under den tid som återstod innan utvecklingen av landkommunikationerna fullbordats skulle — med eller utan bolagets medverkan — kunna tillgodoses på ett för staten mindre kostsamt sätt än vad som kunde bli fallet om den nuvarande subventionspolitiken fullföljdes.

I enlighet härmed bemyndigades departementschefen genom beslut av Kungl. Maj:t den 30 maj 1952 att tillkalla en utredningsman med uppgift att utföra undersökningar, föra förhandlingar och träffa preliminära överenskommelser angående ordnandet av trafiken inom det område av bohuskusten, som för närvarande betjänas av Marstrands rederi aktiebolag, samt avgiva förslag angående grunderna för fortsatt statligt under-

stöd till denna trafik och därmed sammanhängande spörsmål. Den med stöd därav förordnade utredningsmannen, som antagit benämningen 1952 års bohuskusttrafikutredning, har i en den 17 februari 1953 avlämnad promemoria framlagt förslag angående ordnandet av trafiken inom Marstrandsbolagets trafikområde.

Utredningen, som inledningsvis redogjort för områdets trafikförhållanden och Marstrandsbolagets verksamhet inom detsamma (s. 5—8), erinrar om att dess arbete enligt lämnade riktlinjer är begränsat till att gälla trafikförhållandena under en övergångstid, intill dess områdets vägförbindelser utbyggts. Enligt vad som framgår av direktiven beräknas, att området efter utgången av en femårsperiod, räknad från år 1952, åtminstone till sin huvuddel skulle få godtagbara förhållanden i detta avseende. De vägprojekt, som är avsedda att genomföras under denna tidsperiod — dock troligen utsträckt över ytterligare minst ett år — utgöres av ersättande av färjeförbindelsen vid Svanesund med en bro till Tjörn/Orust, bilfärja till Malmön samt enligt den lokala vägmyndighetens förslag jämväl till Klädesholmen. Genom dessa åtgärder bedömes de av vägföretagen berörda områdena i skäligen utsträckning få möjlighet att tillgodose sina transportbehov utan bidrag till trafikutövare. Enligt preliminära planer avses att även öarna Gullholmen och Smögen skulle anknytas till fastlandets vägnät. Genomförandet av dessa båda företag ligger dock betydligt längre fram i tiden.

Utredningen har därför prövat, om transportförhållandena, innan föreliggande projekt genomförts, är så otillfredsställande, att direkta understöd från det allmännas sida till trafikföretag erfordras för att förbilliga transporterna.

De av Marstrandsbolagets trafik berörda orterna med kringliggande kustland har därvid av utredningen uppdelats i tre grupper med utgångspunkt från orternas belägenhet på fastlandet, på ö med anknytning till fastlandets vägnät medelst färja och på ö utan dylik förbindelse. Endast för den tredje kategorien av samhällen bedömer utredningen transportläget vara sådant, att trafikbefrämjande åtgärder fortsättningsvis behöver vidtagas från det allmännas sida. Utredningen anför härom.

Den på Göteborg baserade båttrafiken, såväl den som uppehålls av kustlinjerederiet som den som bedrivs med motorjakter, möjliggör f. n. samma fraktkostnader för dessa öar för det båtbefordrade godset som för övriga kustsamhällen inom området. Ett nedläggande av kustlinjetrafiken skulle innebära, att denna jämställdhet bortfaller beträffande det gods, som icke lämpligen kan överföras till jakttransport utan måste befordras medelst kombinerade lastbils- och båttransporter. Den till omlastning och båttransport hänförliga merkostnaden kommer härvid att utgöra en avsevärd del av den totala transportkostnaden. Hur stor den relativa fraktför-

dyringen i så fall blir, låter sig för närvarande icke avgöras utan avhänger bl. a. av den grad av samordning, som kan åstadkommas mellan de olika kommunikationsmedlen. Den relativa ökning av transportkostnaderna, som dock måste bli följd, kan bl. a. bidra till en höjning av befolkningens levnadskostnader och en försämring av de på öarna arbetande konservindustriernas konkurrensvillkor, vilket kan leda till en åtminstone partiell omlokalisering av dessa företag. Även övriga olägenheter, som skulle medföra ett nedläggande av kustlinjetrafiken, drabbar främst ifrågavarande öar. Marstrandsbolagets passagerartrafik på Göteborg är av största betydelse för Åstol och Klädesholmen. De i kustlinjetrafiken insatta båtarna erbjuder därtill i jämförelse med övrig nu tillgänglig båtmaterial inom området bättre bekvämlighet och framför allt säkrare garantier för att även under besvärliga väderleksförhållanden båttrafiken uppehålls.

Enligt utredningens bedömande erfordras fortsatta understöd från det allmännas sida för att tillförsäkra här ifrågavarande öar med deras ur transportsynpunkt dåliga läge tillfredsställande förbindelser med fastlandet och dess huvudorter. Behovet av dylika åtgärder kommer att fortvara intill den tidpunkt, då öarna blivit i kommunikationshänseende i huvudsak jämställda med fastlandet i övrigt. De åtgärder, som kan ifrågakomma från det allmännas sida, utgör fortsatt stöd till kustlinjetrafiken, bidrag för att förbättra och förbilliga öarnas båtförbindelser med de närbelägna anknytningspunkterna på fastlandet och på de med fastlandet förbundna större öarna eller en kombination av dessa båda trafiklösningar.

Utredningen anser i princip, att en sådan trafikuppläggning bör eftersträvas, som medför en anpassning av trafiken till det genom utbyggnaden av områdets vägsystem successivt ändrade transportläget och som samtidigt möjliggör en samordning med kustområdets transportapparat i övrigt. Vid en dylik trafiklösning kommer kustlinjetrafikens nuvarande transportuppgifter och då främst godstransporterna mellan Göteborg och fastlandet att omhändertagas av landtrafikmedlen, kompletterade med fraktjakter och passbåtar. För att få till stånd en sådan trafikuppläggning från det allmännas sida måste främst förutsättningar skapas för ett vidgat samarbete mellan inom området arbetande land- och sjötrafikföretagare. Direkta bidrag kräves dessutom för att tillförsäkra öarna utan landsvägsförbindelse med fastlandet rimlig likställdhet i transportavseende med fastlandet i övrigt, dels i form av årliga driftsunderstöd och dels såsom lån på fördelaktiga villkor för att möjliggöra en förbättring och utökning av de befintliga småbåtsförbindelserna. I detta sammanhang framhåller utredningen, att ändamålsenligheten av bilfärjeförbindelser till öarna Klädesholmen och Gullholmen kan ifrågasättas. Med hänsyn till öarnas säregna bebyggelsestruktur, innebärande bl. a. synnerligen dålig framkom-

lighet för större fordon, torde de båda samhällena ha jämförelsevis litet att vinna genom en sådan ordning. Med samma ekonomiska uppoffring från det allmännas sida, som ett realiserande av färjprojekten innebär, kan öarna förses med båtar, som är speciellt konstruerade för föreliggande transportuppgifter och som därjämte åtminstone till en del kan omhänderta trafiken på närbelägna öar (bl. a. Åstol och Karingön).

En dylik trafikomläggning är emellertid till sin natur tämligen tidskrävande och måste föregås av ingående undersökningar och förhandlingar med berörda trafikintressen. Ett omedelbart bortfall av den nuvarande kustlinjetrafiken kan enligt utredningen fördenskull beräknas medföra icke oväsentliga rubbningar särskilt i de mindre öarnas kommunikationer och därjämte bidra till en försämring av kommunikationsmöjligheterna mellan kustsamhällena inbördes. Härtill kommer emellertid ytterligare omständigheter, som enligt utredningens mening måste tillmätas betydelse. Under utredningsarbetets gång har det nämligen visat sig, att en av förutsättningarna för att Marstrandsbolaget över huvud skall fortbestå är, att det i varje fall under någon tid framåt tillförsäkras understöd från det allmänna. Blir detta icke fallet, måste bolaget likvidera, varvid allvarlig risk föreligger för att bolagets hela flotta skingras och området berövas huvuddelen av sitt för turist- och sommargästtrafik lämpade tonnage. Även om det icke ingår i utredningsuppdraget att beakta dessa intressen, kan utredningen icke undgå att taga hänsyn till följderna av en sådan utveckling, särskilt som härigenom ökade krav kommer att ställas på de under högsommaren redan nu hårt ansträngda landtrafikmedlen, varvid även den fast bosatta befolkningens transportvillkor kommer att försämrast. Med hänsyn härtill och då den trafik, som drives av Marstrandsbolaget, för närvarande utgör en ingalunda oväsentlig del av kustlandets kommunikationssystem, har utredningen funnit, att området, under den förutsättningen att detta kan ske utan mera betydande kostnader för staten, under ytterligare ett antal år framåt bör tillförsäkras kustlinjetrafik.

Efter att vidare i korthet ha redogjort för bolagets ekonomiska ställning samt en av bolaget uppgjord driftskalkyl för kalenderåret 1953 (s. 11 och 12) meddelar utredningen att understödsbehovet för seglationsåret 1 april 1953—31 mars 1954 av bolaget angivits till 125 000 kronor. Bidragsbeloppen anses därefter successivt kunna minskas. Förutsättningarna för bolagets fortsatta verksamhet är förutom trafikbidrag att det erhåller lån för att sättas i stånd att fullgöra vissa förfallna betalningsförpliktelser.

Utredningen har vid sina förhandlingar med bolaget utgått från en subventionsperiod av högst sex år, motsvarande den tid som beräknats erforderlig för färdigställande av broförbindelsen till Tjörn/Orust. Ifrågakommande bidragsbelopp har av utredningen ansetts böra uppdelas på

ett fast årligt belopp och ett villkorligt bidrag, vars utfående göres beroende av bolagets driftsresultat och utnyttjas för täckande av eventuellt återstående förlust på trafikverksamheten och för att såvitt möjligt få tillstånd tio procent avskrivning av tonnaget. Med ledning av den av bolaget redovisade kalkylen för år 1953 har utredningen ansett skäligt, att det årligen utgående fasta bidraget bestämmes till 50 000 kronor och att under seglationsåren 1953/54—1955/56 härjämte utgår ett villkorligt bidrag av 75 000 kronor per seglationsår. De sammanlagda understödsbeloppen under sexårsperioden skulle således maximalt uppgå till 525 000 kronor. Bolaget har förklarat sig kunna godtaga den angivna subventionsplanen. Vad angår frågan om lån till bolaget, har utredningen icke ansett sig kunna tillmötesgå bolagets önskemål i detta avseende på annat sätt, än att de på åren 1956/57—1958/59 belöpande fasta bidragen, sammanlagt 150 000 kronor, lämnas bolaget som lån mot inteckningssäkerhet i bolagets fartyg redan under år 1953 för att sedan amorteras genom trafikprestationer under de seglationsår bidragen avser.

Ett genomförande av denna subventionsplan skulle medföra en betydlig minskning av de utgående årliga bidragsbeloppen i jämförelse med de statssubventioner, som tilldelats bolaget under vart och ett av seglationsåren 1951/52 och 1952/53. Med hänsyn till att ett bortfall av kustlinjetrafiken enligt utredningens uppfattning får konsekvenser även för turist- och sommargästtrafiken har utredningen ansett, att förutsättningen för att den skulle vara beredd att tillstyrka fortsatta bidrag till kustlinjetrafiken vore att landstinget i Göteborgs och Bohus län deltog i subventionsprogrammets kostnader. Utredningen har för den skull upptagit förhandlingar med representanter för landstingets förvaltningsutskott och därvid uttalat sig för att landstinget borde bidraga med en tredjedel av det beräknade subventionsbeloppet. Förhandlingarna har sedermera förts vidare inom kommunikationsdepartementet.

Under förutsättning dels att landstinget bifaller förvaltningsutskottets förslag och dels att Marstrandbolaget förbinder sig att uppehålla ett av staten och landstinget godkänt trafikprogram föreslår utredningen, att till bolaget för budgetåren 1953/54—1958/59 utgår bidrag av statsmedel med tillhoppa högst 350 000 kronor. Av detta belopp skall enligt utredningens förslag bolaget under budgetåret 1953/54 erhålla i bidrag högst 83 333 kronor, varav som fast belopp 33 333 kronor och såsom villkorligt utgående understöd 50 000 kronor. Därjämte skall bolaget efter framställning vara berättigat att mot inteckningssäkerhet i bolagets fartyg av statsverket utfå ett räntefritt lån å 150 000 kronor såsom förskott på de för budgetåren 1956/57—1958/59 beräknade bidragen från stat och landsting. Det bör enligt utredningen härvid föreskrivas, att, om bolaget förklarar sig icke vilja eller kunna fullfölja överenskommet trafikprogram, skall åter-

stående del av lånet förfalla till betalning. Med hänsyn bl. a. till att de årliga bidragen till viss del gjorts beroende av bolagets driftsresultat, bör som villkor vidare gälla, att en av Kungl. Maj:t i samråd med landstinget utsedd granskningsman beredes tillfälle att fortlöpande följa bolagets verksamhet.

Utredningens förslag är framlagt under den huvudförutsättningen, att ett kustlinjerederi finnes att tillgå med förmåga att driva trafik i den omfattning, som förut angivits. Då Marstrandsbolagets ackordsförhandlingar ännu icke avslutats, har utredningen i dagens läge som en möjlighet haft att räkna med att bolaget tvingas upphöra med sin verksamhet. Därest så blir fallet och ingen annan företagare träder i dess ställe, måste andra utvägar sökas för att tillgodose de mest trängande trafikbehoven främst under lågsäsongen för samhällena på öarna i kustbandet. De genom kustlinjetrafiken nu ombesörjda, mest angelägna transportuppgifterna kan enligt utredningens mening någorlunda tillfredsställande fullgöras med anlitande av andra kommunikationsvägar. Kostnaderna härför är svåra att för närvarande precisera, men utredningen anser sig dock kunna räkna med att föreliggande trafikbehov i skälig utsträckning kan tillgodoses inom den kostnadsram, som beräknats för statens bidrag till kustlinjerederiet. Därest denna fråga aktualiseras, torde den enligt utredningens mening få bli föremål för närmare överväganden.

Med hänsyn till det ovissa läge, vari frågan om kusttrafikens anordnande sålunda för närvarande befinner sig, anser utredningen det nödvändigt, att Kungl. Maj:t vid framläggande av eventuellt förslag i ämnet till innevarande års riksdag begär riksdagens bemyndigande att få disponera för ifrågavarande ändamål anvisade medel på sätt som med beaktande av föreliggande förhållanden prövas lämpligt.

Över den av utredningen utarbetade promemorian ha remissyttranden avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statskontoret* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. Till länsstyrelsen ha inkommit yttranden från *Göteborgs och Bohus läns landstings finansberedning* och *Marstrands rederi aktiebolag*.

Samtliga remissinstanser tillstyrka att understöd till ifrågavarande trafik lämnas i enlighet med av utredningen framlagt förslag.

*Departementschefen*, som inledningsvis erinrat om att skärgårdarnas kommunikationsbehov under de senaste åren i olika sammanhang varit föremål för utredning, anför härom följande.

»De förslag, som härvid framkommit, kan sägas främst ha syftat till att genom utbyggnad av skärgårdsområdenas vägsystem söka få till stånd en ordning, enligt vilken trafikuppgifterna i görligaste mån ombesörjes genom landtransporter. Den på fastlandets huvudorter baserade båtlinjetrafiken,

vilken i växande utsträckning blivit beroende av understöd från det allmänna för att kunna uppehålla sin verksamhet, har bedömts böra så långt som möjligt ersättas av landtrafikmedel, enbart eller i kombination med passbåtar. Den sålunda eftersträfvade utvecklingen beräknas så småningom ge till resultat ett av landtrafikföretagen uppburet, ekonomiskt självbärigt trafiksystem, inom vilket underskott på vissa linjer eller linjedelar utjämnas av överskott på trafiken i övrigt.

I propositionen 1952: 163 upptog jag till behandling de förslag till ordnandet av skärgårdstrafiken i Stockholmsområdet, vilka framlagts av 1949 års skärgårdstrafikkommission. För att under en av kommissionen förutsett övergångstid tillförsäkra vissa delar av skärgårdsområdet, vilkas trafik icke omedelbart kunde omläggas till kombinerade land- och sjötransporter, fortsatt på Stockholm baserad båtlinjetrafik har staten i överensstämmelse med ett i nämnda proposition framlagt förslag förbundit sig att tillsammans med den statsägda Roslagsbanan och landstinget i Stockholms län bidra till de understöd, vilka enligt ett mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget träffat avtal skall utgå till bolaget under sjuårsperioden 1 maj 1952—30 april 1959. På statsverket faller ett årligt belopp av 195 000 kronor, vilket dock kan göras till föremål för viss reglering i efterhand med utgångspunkt från förändringen i socialstyrelsens levnadskostnadsindex sedan december 1951. För budgetåret 1953/54 kan medelsbehovet beräknas till 201 000 kronor, varav 195 000 kronor utgör det till seglationsåret 1 maj 1953—30 april 1954 hänförliga grundbeloppet och återstoden, 6 000 kronor, tilläggsbidrag för tiden maj—december 1952.»

Departementschefen övergår därefter till frågan om fortsatt statsbidrag till den numera av Marstrands rederi aktiebolag uppehållna båttrafiken på bohuskusten och meddelar i sammanhanget att i statsunderstöd till trafiken inom detta område under budgetåren 1947/48—1952/53 utgått sammanlagt 1 251 500 kronor, varav 745 000 kronor för tiden den 1 januari 1951—31 mars 1953 till det nuvarande företaget. Detta har därjämte från landstinget i Göteborgs och Bohus län som lån och bidrag erhållit sammanlagt 200 000 kronor.

Efter en kort redogörelse för direktiven för och det huvudsakliga resultatet av den verkställda utredningen anför departementschefen fortsättningsvis följande.

»Resultatet av utredningsmannens undersökning har bekräftat de förmodanden, åt vilka jag gav uttryck i propositionen 1952: 163, nämligen att den bohuslänska kustlinjetrafikens betydelse för den bofasta befolkningen och industrien inom berörda område tidigare i viss mån över-skattats och att statens ekonomiska engagemang i denna trafik fått alltför stora proportioner. Kustlinjetrafikens betydelse för områdets porthushållning ligger, såvitt jag kan finna, främst i dess uppgifter inom

turist- och sommargästtrafiken under sommarmånaderna. Dess funktioner för den inom området bosatta befolkningen och där arbetande industri-företag blir alltmer begränsade. Jag är dock medveten om att ett fullständigt nedläggande av kustlinjetrafiken i nuvarande läge kommer att medföra vissa, icke oväsentliga rubbningar särskilt i de mindre öarnas kommunikationer, vilket kan motivera, att ett visst statligt stöd under ytterligare några år utgår till denna trafik. Jag är därför beredd att i den begränsade utsträckning, som ett tillstyrkande av utredningsmannens subventionsplan innebär, medverka till att förutsättningar skapas för fortsatt kustlinjetrafik.

Enligt planen skall till kustlinjerederiet under sexårsperioden 1 juli 1953—30 juni 1959 utgå sammanlagt högst 525 000 kronor, varav på staten faller högst 350 000 kronor och på landstinget högst 175 000 kronor. Landstingets andel av utgående subventioner skulle således utgöra hälften av bidragen från staten. Det till staten för budgetåret 1953/54 hänförliga understödsbeloppet omfattar dels ett fast bidrag av 33 333 kronor och dels ett villkorligt utgående bidrag, maximerat till 50 000 kronor, d. v. s. sammanlagt högst 83 333 kronor. Marstrandsbolaget skall därjämte vara berättigat att av statsmedel under 1953 mot in-teckningssäkerhet i förskott utfå de på budgetåren 1956/57—1958/59 fallande bidragen från stat och landsting, 150 000 kronor. Landstingets del av detta belopp, 50 000 kronor, skall gottgöras statsverket de år, bidragen avser. Efter samråd med chefen för finansdepartementet har jag funnit mig böra föreslå, att även lånebeloppet bestrides från anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier. För nästkommande budgetår bör alltså i detta anslag för kustlinjetrafiken i Bohuslän inräknas ett belopp av  $(83\,333 + 150\,000)$  233 333 kronor, avrundat till 234 000 kronor.

I enlighet med utredningsmannens förslag bör en särskild granskningsman förordnas med uppgift att fortlöpande följa kustlinjerederiets verksamhet. Dennes främsta uppgift blir att kontrollera att kustlinjetrafiken i fortsättningen bedrivs inom den ekonomiska ram, som står till buds. Kostnaderna för granskningsmannen bör bestridas ur här ifrågavarande anslag.

Marstrandsbolaget har ännu inte fått till stånd en uppgörelse med sina fordringsägare. Någon definitiv klarhet står således ännu inte att få i frågan om och hur kustlinjetrafiken i fortsättningen kommer att bedrivas. Det är därför tänkbart att, såsom utredningsmannen framhållit, en annan lösning måste sökas för att i skälig utsträckning tillgodose de mindre öarnas kommunikationsbehov. Jag förutsätter därför, att de i första hand för kustlinjetrafiken avsedda statsbidragsmedlen, om så visar sig nödvändigt, får användas till andra kommunikationsbefrämjande åtgärder inom området.



Behovet av anslagsmedel för budgetåret 1953/54 till stöd åt skärgårdsrederier uppgår alltså enligt här redovisade beräkningar för Stockholmsområdet till 201 000 kronor och för Bohuskusten till 234 000 kronor, således sammanlagt 435 000 kronor.»

*Utskottet.* Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen 1952:163 framlagda förslag beslöt fjolårets riksdag, att staten under en sjuårsperiod skulle finansiellt bidra till fortsatt upprätthållande av viss båtlinjetrafik i Stockholms skärgård. Till fullföljande av detta riksdagens beslut erfordras för nästa budgetår enligt departementschefens nu framlagda beräkning ett bidragsbelopp av inalles 201 000 kronor. Mot medelsberäkningen har utskottet icke funnit anledning till erinran.

I nyssnämnda proposition behandlades även frågan om subventioneringen av den trafik på bohuskusten som numera ombesörjes av Marstrands rederi aktiebolag. Departementschefen framhöll därvid bl. a., att det av olika skäl syntes nödvändigt att ompröva grunderna för den statliga subventionspolitiken. I detta syfte tillkallades sedermera en särskild utredningsman, som i en den 17 februari 1953 avlämnad promemoria framlagt förslag angående ordnandet av trafiken inom Marstrandsbolagets trafikområde.

Såsom av förevarande proposition nr 136 närmare framgår, har utredningsmannen vid sin granskning av områdets kommunikationsförhållanden kommit till den slutsatsen, att endast för de öar som sakna bro- och färjeförbindelser är läget så otillfredsställande, att statsunderstöd erfordras för att möjliggöra ett skäligt tillgodoseende av föreliggande transportbehov. Vid valet mellan olika åtgärder att i framtiden tillgodose dessa behov anser utredningsmannen i princip, att en sådan trafikuppläggning bör eftersträvas som medför en anpassning av trafiken till det genom utbyggnaden av områdets vägsystem successivt ändrade transportläget och som samtidigt möjliggör en samordning med kustområdets transportapparat i övrigt. För att befrämja en sådan trafikuppläggning erfordras från statens sida, förutom åtgärder av samordnande natur, bidrag och lån till passbåtsföretagare för att härigenom skapa förutsättningar för en rimlig likställighet i transportavseende med kustlandet i övrigt. Utredningsmannen understryker emellertid, att den av honom förordade trafikuppläggningsen är tämligen tidskrävande och att ett omedelbart bortfall av kustlinjetrafiken kan beräknas medföra icke oväsentliga rubbningar i särskilt de mindre öarnas kommunikationer. Under utredningsarbetets gång har det därjämte visat sig, att en av förutsättningarna för att Marstrandsbolaget över huvud skall kunna fortbestå är att det tillförsäkras understöd från det allmänna.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter har utredningsmannen fun-

nit sig böra framlägga en plan för fortsatt stöd åt kustlinjetrafiken. Detta subventionsprogram, vilket grundar sig på en av Marstrandsbolaget redovisad driftskalkyl och godkänts av bolaget, avser en sexårsperiod med ett årligt fast bidrag av 50 000 kronor. Under vart och ett av de tre första åren skulle bolaget därjämte vara berättigat till ett villkorligt bidrag av högst 75 000 kronor, vars utfående skulle göras beroende av seglationsresultatet. Bolagets behov av ett lån för att kunna fullgöra vissa förfallna betalningsförpliktelser har utredningsmannen icke ansett sig kunna tillgodose på annat sätt än genom att föreslå att de på åren 1956/57—1958/59 belöpande fasta bidragen, sammanlagt 150 000 kronor, skulle lämnas bolaget som lån mot in-teckningssäkerhet i bolagets fartyg redan under år 1953 för att sedan amorteras genom avräkning av de successivt utfallande bidragen för de nämnda seglationsåren. Med hänsyn till kustlinjetrafikens betydelse för turist- och sommargästtrafiken har utredningsmannen vidare förutsatt, att subventionsprogrammet skall från statens sida göras avhängigt av att landstinget i Göteborgs och Bohus län åtager sig att svara för viss del av utgående bidrag. Detta villkor har sedermera i så måtto uppfyllts som landstingets förvaltningsutskott, vars beslut i frågan biträtts av över hälften av landstingets samtliga ledamöter, förklarat sig ha för avsikt att till 1953 års landsting ingå med förslag, att landstinget förbinder sig att erlägga en tredjedel av de föreslagna årliga bidragsbeloppen till kustlinjerederiet.

Enligt departementschefens mening har resultatet av utredningsmannens undersökning bekräftat de förmodanden som kommo till uttryck i propositionen 1952:163, nämligen att den bohuslänska kustlinjetrafikens betydelse för den bofasta befolkningen och industrien inom berörda område tidigare i viss mån överskattats och att statens ekonomiska engagemang i denna trafik fått alltför stora proportioner. Departementschefen har dock sagt sig vara medveten om att ett fullständigt nedläggande av kustlinjetrafiken i nuvarande läge komme att medföra vissa icke oväsentliga rubbningar särskilt i de mindre öarnas kommunikationer, vilket kunde motivera att ett visst statligt stöd under ytterligare några år utginge till denna trafik. Departementschefen har därför förklarat sig beredd att i den begränsade utsträckning som ett tillstyrkande av utredningsmannens subventionsplan innebure medverkan till att förutsättningar skapades för fortsatt kustlinjetrafik. I överensstämmelse härmed har departementschefen föreslagit, att det till Marstrandsbolaget för nästa budgetår avsedda statsbidraget bestämmes till i runt tal 234 000 kronor, i vilket belopp inkluderats de förenämnda såsom lån utgående förskottsmedlen.

De av utredningsmannen angivna riktlinjerna för en lösning av bohuskustens trafikproblem på längre sikt överensstämmer till sin allmänna syftning helt med det program som enligt statsmakternas vid fjolårets riksdag fattade beslut skall ligga till grund för ordnandet av kommunika-

tionerna inom Stockholms skärgård. Utskottet delar också utredningsmannens uppfattning, att en anpassning av trafiken till det genom utbyggnaden av kustområdets vägsystem successivt ändrade transportläget bör ske. Uppenbart är emellertid, att en sådan trafikomläggning först så småningom kan komma till stånd. Med hänsyn härtill måste den av Marstrandsbolaget bedrivna båtlinjetrafiken alltjämt anses äga väsentlig betydelse för den inom området bosatta befolkningen och de där verksamma industri-företagen. I likhet med departementschefen finner utskottet det därför motiverat, att ett visst statligt stöd under ytterligare några år utgår till denna trafik. Mot den i förevarande sammanhang framlagda subventionsplanen har utskottet intet att erinra. Utskottet tillstyrker sålunda, att bidragsbeloppet för nästa budgetår beräknas enligt de av departementschefen angivna grunderna. Det synes även utskottet lämpligt, att en särskild granskningsman förordnas med uppgift att fortlöpande följa kustlinjerederiets verksamhet.

Av den i propositionen lämnade redogörelsen framgår, att Marstrandsbolaget på grund av iråkade ekonomiska svårigheter nödgats inleda förhandlingar med vederbörande fordringsägare om ett ackordsförfarande. Vid tidpunkten för subventionsfrågans behandling i statsrådet hade någon uppgörelse härutinnan ännu icke kommit till stånd. I enlighet med ett av utredningsmannen framlagt förslag har departementschefen därför förutsatt, att de i första hand för kustlinjetrafiken avsedda statsbidragsmedlen få användas till andra kommunikationsbefrämjande åtgärder inom området, om så skulle visa sig nödvändigt. Sedan emellertid numera vederbörlig ackordsuppgörelse träffats och bolaget därigenom satts i stånd att fortsätta sin verksamhet, torde det av departementschefen angivna alternativa förslaget till disposition av de äskade bidragsmedlen icke längre äga någon aktualitet.

Vid bifall till Kungl. Maj:ts av utskottet sålunda tillstyrkta förslag skulle anslaget till understöd åt skärgårdsrederier för nästa budgetår komma att anvisas med (201 000 + 234 000 =) 435 000 kronor.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet ovan anfört;

II. att riksdagen må till *Understöd åt skärgårdsrederier* för budgetåret 1953/54 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 435 000 kronor.

Stockholm den 8 maj 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.